

[关键词]

合肥模式
发展型政府
新能源汽车

“风投发展型”政府 与合肥新能源汽车的崛起

朱 兰 高 柏 黄 迈

在中国新能源汽车的发展历程中，合肥无疑是近五年里最出名的“黑马”。从产业政策的视角看，合肥政府的与众不同集中体现在它对蔚来的大胆投资，而这次投资被公认为是合肥新能源汽车发展史上的转折点。因此，关于新能源汽车“合肥模式”的讨论也一直聚焦于如何定位这次政府投资行为。目前的两种主要观点是“赌城说”和“地方发展主义说”。^[1]虽然它们都指出，合肥投资蔚来的行为与它过去对京东方和半导体的投资一脉相承，但是二者对此的解读却完全不同。“赌城说”认为合肥市政府此次投资是延续了过去投资京东方和半导体的敢“赌”敢“投”的作风。^[2]地方发展主义说则认为它是“投资龙头企业为当地产业链配套”模式的又一次如法炮制，这一模式在当年引进京东方时就已形成，并在引进半导体产业时再次应用过。^[3]

如何定位合肥政府在发展新能源汽车过程中的作用？它的实践与学术文献中各类政府的产业政策有何异同？寻找这些问题的答案，对认识中国经济进入自主创新阶段后政府如何推动高质量发展，有重要的理论和实践意义。本文以投资蔚来为切入点，剖析合肥新能源汽车发展史上政府产业政策的制定和执行过程。在剖析上述两种观点的基础上，本文提出“风投发展型政府”的概念，来解读合肥模式中政府产业政策的鲜明特征。

从比较的视野看，合肥风投发展型政府有三大要素。首先，与美式“企业家型政府”相似，它积极投资颠覆性技术创新。^[4]其次，与美式企业家型政府不同，合肥“风投发展型政府”采取了一系列风投行业管控和回避风险的措施。最后，与日式“发展型政府”相似，合肥风投发展型政府专注发展高附加价值的战略性新兴产业。^[5]然而与日式发展型政府重视相对成熟的制造业不同，合肥追求的高附加价值产业基于最前沿的颠覆性技术。合肥风投发展型政府，是中国经济结构从传统制造业向高新技术产业转型过程中产生的一种全新模式。这一模式在政府能力建设上独树一帜，不仅注重保持产业发展战略的稳定，还建立起有效的政策协调机制，并发展出配套的政策手段。

合肥投资蔚来

2019年，造车新势力的代表蔚来出现现金流危机。在接触了近20个城

合肥风投发展型政府，是中国经济结构从传统制造业向高新技术产业转型过程中产生的一种全新模式。

市的地方政府未果后，蔚来收到合肥伸出的“橄榄枝”。2020年4月29日，合肥建设投资集团代表合肥市，联合国投招商、省投集团等战略投资者，与蔚来签署投资协议，向蔚来投资70亿元人民币；蔚来则将整车研发、供应链与制造、销售与服务等核心业务落地合肥。^[6]

自合肥投资蔚来的消息官宣后，市场对蔚来的信心迅速提振。蔚来通过增发美股存托凭证募集资金超百亿元，现金流充裕，企业经营持续向好。自从2020年与合肥签约后，蔚来的股价从5月1日的开盘价3美元，涨到2021年1月11日最高价66.99美元。2021年，蔚来交付新车9.14万辆，同比增长109.1%，实现营收361.36亿元，同比增长122.3%，居当时造车新势力销售量之首。

合肥依靠对蔚来的投资吸引来更多的整车厂，迅速变成中国新能源汽车产量的前五城市。《安徽省“十四五”汽车产业高质量发展规划》提出要将合肥打造成为全国新能源汽车之都和智能新能源汽车创新高地，力争把安徽省打造成为全球智能新能源汽车创新集聚区。目前，合肥的新能源汽车已经实现全产业链的发展，建立起包含整车、关键零部件、应用和配套的完整新能源汽车产业生态，并使新能源汽车成为安徽省的“首位产业”。据统计，2023年1月至11月，合肥市新能源汽车产量68万辆，同比增长超160%，预计全年营收3500亿元。^[7]

产业链配套还是颠覆性创新？

合肥的风投发展型政府在投资蔚来的过程中到底发挥了什么作用？

地方发展主义理论认为合肥投资蔚来只是一次补齐产业链的行为，但是合肥对蔚来的投资是一次真正的风险投资，因为这次投资的对象不是成熟的先进技术，而是一个高风险的颠覆性技术。风险在于，当时新能源汽车的发展前景充满不确定性。2018~2019年国家陆续出台政策，宣布将逐渐取消对新能源汽车的补贴，许多造车新势力遭遇困境，蔚来也面临资金链断裂的危机。而颠覆性在于，从技术的层面看，新能源汽车既不是燃油车产业的自然延伸，合肥投资蔚来也不是要补齐燃油车的产业链。合肥对蔚来的风险投资是在传统汽车产业发生革命性变革的转折点上，选择站队颠覆性技术创新，意在通过彻底改变当地汽车产业的技术路线、打造全新的产业集群，来推动当地产业结构的革命性变革。虽然此前合肥投资的京东方和芯片龙头企业均代表国内先进水平，但是这些投资对当地产业结构而言是升级换代，而不是脱胎换骨，因此与对蔚来的投资不可同日而语。

合肥投资蔚来的决策体现了美式企业家型政府的特征，即大力支持最前沿的颠覆性技术创新。风投型政府虽然进行风险投资，但是其投资目的与民间的风投行业完全不同。民间的风险投资明确地以盈利为目的，它们对最具颠覆性特征的技术项目未必都敢投，决策时不仅要看被投项目是否有潜在盈

地方发展主义理论认为合肥投资蔚来只是一次补齐产业链的行为，但是合肥对蔚来的投资是一次真正的风险投资，因为这次投资的对象不是成熟的先进技术，而是一个高风险的颠覆性技术。

中国新能源汽车产业迅速发展的一个重要原因，就是得到强大的风险投资的支持，其中地方政府引导基金发挥了重要作用。

利能力，还要看它是否在风口上，以及其商业模式是否靠谱。而美式企业家型政府的风险投资则以掌握颠覆性技术为目的。由于它的投资资金来源是财政开支，美式企业家型政府既不用过多地担心成本，也不要求短期回报，它主要关注颠覆性技术的研发，一般不考虑企业的商业模式能否盈利。^[8]

合肥投资蔚来时对新能源汽车颠覆性技术的认识有国家产业政策的加持。与蔚来谈判时，合肥政府分别与安徽省和工信部进行沟通，反复确认新能源汽车作为中国汽车产业战略发展方向这一方针不会改变。他们清楚地认识到新能源汽车作为国家七大战略新兴产业之一，有很大的产业增长空间、很长的产业链条和很强的带动地方经济发展的动能。正是在充分认清新能源汽车的战略意义后，合肥才大胆投资蔚来代表的颠覆性技术。英国的《经济学人》指出，“合肥的成功表明，光有教育、工业和地理条件并不够，政治上的主动性也将发挥作用。‘合肥模式’需要有进取心与胆识，国有投资集团必须承担并不总能收获回报的风险。如果地方干部没有失败的自由，这种模式将很难在其他城市取得成功”。^[9]

合肥的风投发展型政府，从广义上讲是中国众多地方政府中的一个代表。自从中央政府 2008 年发布《关于创业投资引导基金规范设立与运作指导意见》以来，政府通过政策引导基金进行风险投资，成为一个十分普遍的现象。在《中国制造 2025》公布后，地方政府引导基金的数目暴涨，在 2016 年的高峰期，一年内新增基金数就高达 556 个，认购金额达 17886 亿元。中国新能源汽车产业迅速发展的一个重要原因，就是得到强大的风险投资的支持，其中地方政府引导基金发挥了重要作用。^[10]

“赌城”不赌

合肥风投发展型政府在中国地方政府中鹤立鸡群的重要原因，是它与“赌



合肥投资蔚来带动了当地新能源汽车行业（图为合肥蔚来中心）

城说”强调的敢“赌”不同，在对颠覆性技术进行风险投资时，采取了一系列与风投行业相似却又具有政府特征的回避管控风险的措施。

在中国最有竞争力的产业和最有活力的城市，地方政府经常采用“产业政策—竞争优势六力模型”，通过加强要素供给、建设基础设施、降低交易成本、打造产业集群、增加市场规模和鼓励行业竞争，来推动高新技术产业的发展。^[11]合肥的独特之处在于，它在采用六力模型时深耕增强高级要素禀赋——风险投资的供给，并发展与之相关的风险管控措施，以保证政府风险投资的可持续性。这些措施包括以下方面。

第一，投资决定基于对企业、产业以及它们对当地经济意义的充分了解。2016年江淮就与蔚来签署战略合作框架协议，明确双方共同改造江淮现有生产线，计划年产能5万辆。^[12]蔚来遭遇现金流危机时，合肥在2020年初果断出手是一次化危为机的大胆决定。此前江淮已经获得蔚来几十亿元的订单。如果蔚来破产，不仅对江淮是一次严重打击，而且将威胁以江淮为龙头的整个地区汽车产业的安危。而帮助蔚来起死回生，合肥不仅会有蔚来和江淮两家企业的落地发展，更重要的是通过蔚来这一纯电动车的品牌价值，引入其他新能源整车和零部件厂商入驻合肥，帮助合肥完善新能源汽车布局，提升合肥在汽车领域的地位。^[13]

第二，投资签约前进行充分的调查。合肥建投通过分析蔚来的研发和供应链、采访行业专家以及蔚来客户等，认为蔚来具有研发优势，是当时国内少数同时掌握电机、电控、电池包、智能网关、智能座舱、自动辅助驾驶系统等核心技术的新能源汽车公司；其商业模式侧重差异化竞争，聚焦中大型高端SUV车型，在中高端消费市场具有一定的市场竞争力；蔚来注重服务，采取换电模式，同时注重用户体验，顾客的口碑很好；作为造车新势力的代表之一，蔚来有较高的市场关注度。

第三，投资过程中做好风险管控措施，提前设计退出机制。为对冲风险，合肥建投联合外部投资方与蔚来就投资细节、商务条款、落地条件等方面进行详细谈判，通过网传的“对赌协议”设置各种保障措施来控制投资风险。^[14]并且在企业股票价格快速上涨时及时变现，在仍然保持部分初始股权的同时就已经收回远远超过初始投资全部成本的盈利，并把盈利注入专门的发展基金以备可持续的投资。合肥建投遵循“国资入股—市场退出—循环投入”投资路径，在保证产业项目落地的同时实现国有资产的保值增值。^[15]

第四，投资后清楚地保持政企边界，避免政府被单一项目绑定。合肥政府的投资原则是“不谋求控股权，产业向好及时退出，再投入到下一个项目”^[16]。虽然在项目落地后，合肥国资继续从项目培育、产业配套、集群孵化等方面提供支持，确保项目落地生根，但是政府只进行股权投资，而不过度干涉企业的生产运营。合肥建投委派董事监事等高管适度参与公司运营管理，只是参与重大事项的决策和重大资金的使用，在促进企业快速发展的同时保证投资的安全。

合肥的独特之处在于，它在采用六力模型时深耕增强高级要素禀赋——风险投资的供给，并发展与之相关的风险管控措施，以保证政府风险投资的可持续性。

第五，引进不同产品，对冲投资风险。合肥的7家新能源汽车整车企业有不同的技术路线、车型和价位。蔚来和计划中的大众生产的是纯电动乘用车。长安生产的是紧凑型SUV的CS75Plus。比亚迪生产的秦Plus DMI和驱逐舰05则是插电混动。江淮是三种技术路线并举，既生产纯电动和插电混动乘用车，也生产增程式商用车。安凯生产纯电动的商用车。奇瑞生产微型纯电动汽车。江淮与华为计划生产的傲界则是100万元级别的高级商用车。这种“饱和式引进”的重要功能就是在不同技术路线和商业模式之间形成风险对冲。

第六，动态调整合作伙伴，保持本地国企与最新技术合作的空间。江淮汽车2016年开始为蔚来代工，2022年与蔚来合资成立江来，2022年12月收购蔚来持有的在建工程—设备安装工程相关项目。然而，2023年，江淮把两个代工厂出售给蔚来，结束了代工关系，2024年与蔚来在换电方面开始合作。2017年6月，江淮与大众正式签订协议，成立合资企业。2020年5月底，大众增资扩股，增持合资企业股份至75%。2023年，江淮开始与华为合作生产百万元级别的高端豪华商务车傲界，预计2024年上市。^[17]

产业集群：风投发展型政府的重要抓手

“赌城说”只看到合肥投资颠覆性技术的胆量，地方发展主义只看到投资蔚来补齐了产业链，然而合肥投资蔚来的真正意义，却是通过风险投资，实现颠覆性技术在本地的产业化，为本地的经济结构带来革命性的变革。与日式发展型政府依靠企业集团的寡头竞争发展高附加价值产业不同，^[18]合肥风投发展型政府特别重视培育产业集群。

为什么同为发展型政府，日本重视企业集团的寡头竞争，而合肥重视产业集群？这与它们诞生在全球化周期的不同阶段直接有关。日式发展型政府诞生于全球化高峰期之前，那时的国际贸易以产业间贸易和产业内贸易为主。只要日本政府鼓励历史上形成的跨金融、生产、物流和外贸各行业的企业集团之间进行竞争，它们自己就会进行内部协调，组织最终制成品的生产。中国的发展型政府诞生在全球化的高峰期，这时的国际贸易以跨国公司主导的企业内贸易为特征。发达国家的跨国公司为追求资源配置效率，通过“外包”在世界范围内组织生产。改革开放之初，中国企业是以参加产品生产的一个或数个环节的形式参与国际分工。作为一种提高组织生产效率的替代方式，中国企业发展出包括各个生产环节的产业链在空间上高度聚集的产业集群。^[19]由于从打造产业集群入手发展新产业有利于企业间进行生产协调、搜集相关信息、网罗有相关技能的人力资本，并减少物流成本，建设容纳产业集群的园区已经成为中国各地政府发展经济的重要抓手。

通过过去引进头部企业补齐产业链的实践，合肥深知打造产业链对发展地方经济的重要性。至少从8年前，合肥就已经开始布局新能源汽车的产业

“赌城说”只看到合肥投资颠覆性技术的胆量，地方发展主义只看到投资蔚来补齐了产业链，然而合肥投资蔚来的真正意义，却是通过风险投资，实现颠覆性技术在本地的产业化，为本地的经济结构带来革命性的变革。

集群。2016年，在政府建议下，江淮开始为造车新势力蔚来代工。2017年，在时任国务院总理李克强的帮助下，合肥又吸引大众来合肥投资。^[20]同年，奇瑞也在合肥建设工厂，生产新能源汽车。不过真正带来新能源汽车产业集群在合肥落地的，还是对蔚来的投资。

投资蔚来带动的上下游企业的落地，使合肥2020年首次跻身《城市商业魅力排行榜》新一线城市。^[21]这进一步吸引了其他整车和零部件企业向合肥积聚。2020年，与大众的合资公司在合肥揭牌。至2022年底，合肥已与16家当地供应商开展合作，并吸引38家供应商来安徽投资，包括电池系统、销售和售后服务的提供商。2021年，比亚迪投资150亿元在合肥建设新能源汽车生产基地，还在无为、蚌埠、滁州、阜阳等地建设了新型动力电池、电池材料等关键零部件生产制造基地。2022年以来，合肥市还携手兄弟城市，推动总投资超百亿元的美的威灵汽车零部件项目落户安庆，总投资超百亿元的比亚迪汽车零部件产业园落户阜阳，蔚来整车二期等有关项目也将落户合肥新桥科技创新示范区。大众安徽的近地配套率已达70%，蔚来约70%的供应链合作伙伴位于距合肥600公里范围内。

目前合肥与新能源汽车产业相关的2个国家级开发区分别是合肥高新技术产业开发区和合肥经济技术开发区。这两个园区除了高度聚集新能源汽车的产业链，也高度聚集了相关产业的产业链。前者主打人工智能、集成电路、量子信息、网络安全、生物医药、光伏新能源、空天信息等高端产业集群；后者则主打高端装备、汽车/新能源、人工智能/大数据、集成电路/电子信息、生物医药和智能家电。这样的产业集群对新能源汽车的发展提供了有力的支撑。截至2023年，合肥吸引了7家整车制造企业，聚集了500多家零部件供应商，^[22]建立起包含整车、关键零部件、应用和配套的完整新能源汽车产业生态。

目前合肥与新能源汽车产业相关的2个国家级开发区分别是合肥高新技术产业开发区和合肥经济技术开发区。这两个园区除了高度聚集新能源汽车的产业链，也高度聚集了相关产业的产业链。



合肥高新技术产业开发区聚集了新能源汽车的相关产业链



合肥已经建立起完整的新能源汽车产业生态

风投发展型政府的能力建设

合肥风投发展型政府的另一大与众不同之处，在于大力推动自身能力建设。

合肥风投发展型政府的另一大与众不同之处，在于大力推动自身能力建设。它包括三个方面：首先是保持产业发展战略的连续性，不因领导更换而改变；其次是建立政府内部的统一领导体制，形成产业发展战略的共识，建立各部门在产业政策的制定和执行过程中的有效协调机制；最后是发展配套的政策工具，依靠产业政策—竞争优势六力模型，为实现产业政策的目标提供全方位的支持。

长期持续投入是发展高新技术产业的关键，如果产业政策随着地方领导频繁地更换，不仅会增加企业的交易成本，而且会造成公共资源的极大浪费。合肥作为一个风投发展型政府，非常注重确保产业发展长期规划不因地方领导更换出现断裂。^[23]之所以能做到这点，是因为它发展出了与日本发展型政府十分相似的机制。在安倍第二次上台进行行政改革之前，日本政府各部门的业务长期依靠公务员的专业管理。各省只有大臣是政治任命，而公务员体系最高职位的次官则一直由各省通过独立的公务员体制提升，不受政权更迭的影响。与美国一旦政党轮替执政，政策就经常发生很大变化不同，由公务员管理的日本产业政策有很强的持续性，这是它有效性的重要保证。^[24]合肥把发展新能源汽车视为建设现代化工业体系的重要步骤，是从“工业立市”向“工业强市”跨越的必由之路。投资蔚来时合肥恰逢领导换届，但是新领导上任后继续执行前任制定的发展规划。正是由于合肥的新能源汽车产业政策十分稳定，本地企业才对发展方向充满信心，外地企业才愿意来这里发展。

建立政府内部的有效协调机制，是合肥风投发展型政府成功领导新能源汽车产业发展的组织保证。合肥通过新能源汽车产业发展领导小组、智能网联汽车产业发展领导小组、新能源汽车产业“双招双引”工作专班、新能源汽车专家咨询委员会^[25]等，强化部门与区域之间的联动。来自各部门的专班干部，在制定产业政策时会考虑到各部门可能遇到的问题。合肥市投资促进局编写的《合肥 2023 重点产业招商指南》涵盖了合肥市重点发展的 16 条战略性高新技术产业链，每个产业链都指定了链长，专门负责与各部门的协调。^[26]合肥市招商引资干部对产业规划、产业布局、产业链和企业投资等了如指掌。来自不同部门的官员在专班形成对产业政策的共识，在制定政策过程中体现各部门专业知识的同时，大幅度降低了沟通、谈判和协调成本。

出台配套政策是合肥风投发展型政府的一大特征。在合肥与蔚来 2020 年 4 月底签约后，政府围绕“产业政策—竞争优势六力模型”的各个方面集中出台各种政策，其中以扩大市场规模为目的的政策最为突出。2020 年 5 月 9 日《合肥市推动新能源汽车高质量发展助力打赢蓝天保卫战若干政策》规定，从 2020 年 5 月 9 日至 2022 年 3 月 31 日期间，合肥新购买并注册登记的新能源纯电动乘用车个人用户，可享受各种电费补贴和充电充值券，以及购买补贴；购买纯电动出租车和以油气出租车换纯电出租车也可以获得一次性补贴。合肥在与蔚来签约后不仅马上决定推进与蔚来对接的换电模式，在 2020 年就在合肥规划建设 20 座换电站，而且还允许新能源汽车在政府投资建设的公共停车场每天免费停车两次、每次不超过五个小时。同年 9 月合肥出台的《关于进一步吸引优秀人才支持重点产业发展的若干政策（试行）》在租房、购房、岗位津贴和引进奖金等方面提供优惠。合肥市政府还设立了 16 只与汽车相关的基金，总规模超过 600 亿元，已经投资重点项目 20 多个。

讨论

合肥风投发展型政府对中国经济转型的意义是什么？从一个侧面讲，它的出现显示，在中国经济结构于过去 20 年由传统制造业向高新技术产业急速转型的过程中，政府的角色也发生了深刻的变化。我们可以通过国际横向比较和国内纵向比较来揭示这其中的内涵。

从国际横向比较来看，在产业政策的历史上，政府的类型与一国经济的发展阶段、全球化周期以及国际经济秩序的状态有紧密关系。日式发展型政府注重发展高附加价值的制造业，是基于当时的国际环境：当时日本在科技发展上尚处于“跟跑”阶段；冷战期间美国为拉拢盟友，向日本充分开放了美国市场，只要能出口更多的高附加价值产品就可以获得更多的国际贸易利益；上一轮全球化的逆转刚刚结束，战后多边贸易体制刚刚建立，国际贸易

合肥风投发展型政府对中国经济转型的意义是什么？从一个侧面讲，它的出现显示，在中国经济结构于过去 20 年由传统制造业向高新技术产业急速转型的过程中，政府的角色也发生了深刻的变化。

合肥出现一个包含美式企业家型政府和日式发展型政府两种成分的风投发展型政府，是因为中国经济在短短 20 年里就从发展高附加价值制造业的阶段，进入发展颠覆性技术的阶段。

以产业间贸易为主，在这样的背景中，日式发展型政府专注发展能出口的高附加价值的最终制成品。而美式企业家型政府专注发展前沿的颠覆性技术的时代背景，则是美国战后在科技发展方面处于领先地位；美国制造业在战后的头 30 年里有足够的竞争力，根本用不着政府操心；冷战中与苏联的激烈竞争迫使美国积极发展颠覆性技术，以确保它在国防工业中的竞争优势。

相比之下，合肥出现一个包含美式企业家型政府和日式发展型政府两种成分的风投发展型政府，是因为中国经济在短短的 20 年里就从发展高附加价值制造业的阶段，进入发展颠覆性技术的阶段。2004 年中国政府明确提出自主创新。从那时起，中国政府才开始有与日式发展型政府相似的产业政策。然而，仅仅过了 10 年，中国经济就全面进入高新技术产业的各个领域，开始与美国进行并驾齐驱的竞争。在这个阶段，政府很自然地开始风险投资。

合肥风投发展型政府的风险投资，也明显地经历了两个不同的发展阶段。第一阶段中合肥对京东方和半导体的投资基本上算是“产投”，因为当时中国在这些行业里仍然处于“跟跑”的状态，政府产业政策关注的重点仍然是“从 1 到 100”。然而第二阶段对蔚来的投资则已经属于“创投”。到了这个阶段，新一代信息技术已经开始与制造业深度融合，人工智能的作用日益重要，新能源汽车开始向“智能化、网联化、共享化”发展。^[27]这些都对政府引导基金提出全新的要求。随着中国在高新技术产业开始扮演“领跑”的角色，政府产业政策的焦点也转向“从 0 到 1”的环节，将投资的重点从培育产业链的龙头向支持前沿颠覆性技术创新倾斜。^[28]

从国内纵向比较的视角看，合肥风投发展型政府的出现，是对“因势利导型政府”的扬弃。2004 年之前，中国经济发展模式是积极吸引外资，让国际资本与国内廉价劳动力结合，通过参与跨国公司主导的全球生产方式积极鼓励出口，带动国内经济发展。这一阶段的政府只需因势利导地建设基础设施、改善营商环境，跨国公司和市场就可以解决其他问题。然而当中国经济向高新技术产业转型时，因势利导已经远远不能满足经济发展的需要，转型呼唤更为积极的政府作用。从 2005 年做出“工业立市”的发展战略时起，合肥就一直在积极主动地进行产业选择（industrial targeting），开始向日式发展型政府的模式靠拢。日式发展型政府产业政策的一个突出特点就是抛弃以资源配置效率为原则的比较优势思维，而追求高附加价值产业的竞争优势。^[29]在比较优势理论看来，对长三角地区人均 GDP 最低的安徽省而言，最合理的选择是承接上海、江苏的产业转移。然而合肥风投发展型政府在投资显示屏、半导体和新能源汽车时在做的，却是直奔这些产业的最前沿。

合肥的风投发展型政府创造出一个国资引领、社会资本加持，通过股权投资将新能源汽车整车和零部件企业导入本地，从而打造全新产业生态、释放产业集群效应，创造更大的市场增量的高新技术产业发展模式。与此同时，它还发展出一套系统的决策流程及各种回避管控风险的措施。合肥的官员们

认为“只想保险、怕担风险”干不了事，而“铤而走险、不防风险”也只能把好事干砸。^[30] 由于风投发展型政府的投资资金是国有资产，要想保证政府对发展高新技术产业进行风险投资的可持续性，它必须保证国有资产的投资安全。合肥风投发展型政府采取的许多风投行业通用的回避管控风险的措施，虽然无法保证每次投资都能成功，但是在总体层面还是有效地降低了投资失败的几率。^[18]

注释：

- [1] 许多媒体和学术界的讨论关注政府与企业关系。本文并不否定企业在合肥模式中的作用，但是着重分析合肥模式中的政府作用的独特之处，以及其理论和实践意义。
- [2] 参见顾鸿儒：《曾被称为中国最大县城，如今为何成为最敢“赌”的城市？》，“中国新闻周刊”搜狐号，2021年2月7日。
- [3] 郭年顺：《“合肥模式”：地方发展主义新类型》，载《文化纵横》2023年第6期。
- [4] [8] Mariana Mazzucato, *The Entrepreneurial State: Debunking Public vs. Private Sector Myths*, BBS Publications, 2015.
- [5] [24] Chalmers Johnson, *MITI and Japanese Miracle*, Stanford University Press, 1982.
- [6] 《蔚来中国总部项目4月29日正式签约入驻合肥经开区》，合肥市经济和信息化局官网，2020年4月30日。
- [7] [22]《安徽合肥：聚焦“首位产业”打造“新能源汽车之都”》，半月谈网，2024年1月5日。
- [9] “An Unlikely Tech Cluster Exemplifies China’s Economic Vision,” *The Economist*, Aug 5, 2023.
- [10] 高柏：《中国电动汽车崛起的秘密》，载《文化纵横》2023年第6期。
- [11] 高柏、朱兰：《从“世界工厂”到工业互联网强国：打造智能制造时代的竞争优势》，载《改革》2020年第6期。高柏、茹怡：《产业政策如何打造竞争优势——杭州与深圳云计算产业的比较研究》，载《文化纵横》2021年第4期。
- [12] 《江淮汽车与蔚来汽车正式签署100亿战略合作框架协议》，江汽集团官网，2016年4月11日。
- [13] 《蔚来中国总部项目4月29日正式签约 入驻合肥经开区》，合肥市经济和信息化局官网，2020年4月30日。
- [14] 《过度解读！李斌：蔚来和合肥不存在1200亿元的“对赌协议”》，搜狐网，2023年12月11日。
- [15] 周琦：《合肥建投：产业投资的“合肥模式”》，载《中国经济周刊》2022年4月28日。
- [16] 《合肥——全国招商引资“领头羊”》，“方升研究”搜狐号，2023年8月16日。
- [17] 以上信息根据企业互联网信息汇总整理得来。
- [18] Bai Gao, *Japan’s Economic Dilemma: The Institutional Origin of Prosperity and Stagnation*, Cambridge University Press, 2001.
- [19] Bai Gao, “The Informal Economy in the Era of Information Revolution and Globalization: The Shanzhai Cell Phone Industry in China,” *Chinese Journal of Sociology*, Vol. 31, No. 2, pp. 1 ~ 41.
- [20] 《江淮与大众联姻坐实 中国市场将迎第三个“大众”》，载《中国工业报》2016年9月23日第A1版。
- [21] 《〈2020城市商业魅力排行榜〉发榜 合肥跻身“新一线”》，人民网，2020年5月29日。
- [23] 宝珠：《合肥开挂，超了杭州和深圳》，“盐财经”微信公众号，2023年12月。
- [25] 《合肥布下新能源汽车产业发展大棋局》，载《中国经营报》2021年4月3日。
- [26] 《合肥招商模式：基层当起“产业链参谋”》，“方升研究”搜狐号，2023年10月24日。
- [27] 朱兰：《人工智能与制造业深度融合：内涵、机理与路径》，载《农村金融研究》2023年第8期。
- [28] 《从产投到创投，细数合肥成功的密码》，载《合肥日报》2023年12月26日。
- [29] Bai Gao, *Economic Ideology and Industrial Policy: Developmentalism from 1931 to 1965*, Cambridge University Press, 1997.
- [30] 央视《对话》栏目：《万亿城市新征程·合肥》，2021年6月12日。

作者单位：中国社会科学院数量经济与技术经济研究所、经济大数据与政策
评估实验室 杜克大学社会学系 中国农业银行战略规划部
(责任编辑：王儒西)